



## Avion de combat

# La difficile reconversion du Gripen de zéro à héros



Dans la chaîne de production du Gripen, les femmes ont leur place. L'objectif est même d'en avoir 30 à 40%. DR



## Les avions suédois sont de nouveau en course pour remplacer nos vieux jets de combat. Leur plus gros défaut: leur image de loser

**Florent Quiquerez**

Linköping (Suède)

**M**algré un crash retentissant en votation, le Gripen repart en vol. Saab fait partie des cinq avionneurs retenus en vue de l'acquisition d'un nouvel avion de combat. Le fabricant suédois croit en ses chances et se lance dans un lobbying actif. En début de semaine, il a invité une poignée de journalistes suisses à découvrir ses usines sur place.

«Nous avons réfléchi avant de nous lancer dans la course, explique Rustan Nicander, représentant de Saab en Suisse. Rapidement, nous avons décidé de foncer. Lors de la dernière évaluation, nous avons été choisis par Armasuisse et le gouvernement. Notre offre reste la meilleure.» Ce qu'il ne dit pas, c'est que, avant de foncer, l'entreprise a quand même mené une enquête d'opinion pour savoir si la marque Gripen n'avait pas trop souffert du dernier échec.

Si Saab croit pouvoir dépasser cette image de loser, il aura plus de mal à surmonter le reproche qu'on lui faisait en 2014: proposer un avion en papier. Lors de la campagne, le Gripen E, le modèle

que la Suisse voulait acquérir, n'était encore qu'au stade de projet. Désormais, il existe, mais il s'agit encore de prototypes. Saab en a trois. Le premier est opérationnel depuis une année et a effectué 300 heures de vol. Les deux autres devraient décoller d'ici à l'an prochain. Les premiers avions en série devraient être livrés dans la foulée à la Suède. Mais pas sûr qu'ils soient disponibles pour les évaluations en Suisse, prévues en 2019. «Je pense qu'il y a une mauvaise perception de ce que vous appelez un prototype, corrige Rustan Nicander. Le jet que nous testons depuis un an est déjà produit selon les critères d'un avion en série.»

### Un jet en phase de test

Pour convaincre, Saab a un autre tour dans sa poche: les affaires compensatoires, à savoir les contrats que le fabricant devra signer avec des entreprises locales s'il est choisi par la Suisse. Lors de la dernière évaluation, l'avionneur suédois avait déjà entrepris des démarches. Ainsi, en dix ans, ce sont 500 millions que l'avionneur a générés en Suisse. «C'est la preuve que nous savons comment mener le business ici, détaille Rustan Nicander. Nous pouvons nous fonder sur un réseau industriel existant.»

Reste cette question centrale, Saab peut-il passer de zéro à héros? Farouche opposant au Gripen, Thomas Hurter (UDC/SH) refuse de se prononcer mais s'étonne qu'un avionneur fasse déjà à ce stade du lobbying en invitant des journalistes. «Le choix de l'avion a pesé lourd lors

de la dernière votation. Il n'avait pas le soutien de l'armée, rappelle Jean-René Fournier (PDC/VS). «Il sera peut-être un héros par défaut», glisse Géraldine Savary (PS/VD). La différence avec le scrutin de 2014, c'est que le peuple ne se prononcera pas sur le type d'avion, mais sur un crédit d'acquisition. «Le choix du jet ne pourra pas être pris en otage par les politiques.»

Pour Adrian Amstutz (UDC/BE), le Gripen part avec les mêmes chances que les autres appareils. «Ce sont les évaluations techniques qui diront quel est le meilleur avion pour la Suisse.» En insistant bien sur ce point. «Nous sommes une armée de défense, nous n'avons pas besoin d'un appareil pour faire la guerre.»

Les affaires compensatoires déjà conclues par Saab peuvent-elles jouer un rôle? «Dans la toute dernière phase peut-être», estime Jean-René Fournier. Mais ce qui étonne le sénateur, c'est que Saab envisage de faire acte de candidature avec un simple prototype. «On ne peut pas comparer un aéronef opérationnel avec un jet qui est encore en phase de test.» Un défaut que n'a pas le principal rival du Gripen, à savoir le Rafale du constructeur français Dassault.

**Saab** a invité huit journalistes.

Dans notre cas, l'avionneur a payé le voyage en avion de Zurich à Linköping, deux nuits dans un hôtel trois étoiles, deux en-cas et un dîner, et organisé les visites. La liberté rédactionnelle a été garantie.



## À Linköping, en Suède, ce sont les femmes qui construisent les avions de combat

Un crépuscule sans fin. Il est près de minuit à notre arrivée, mais dans ces contrées nordiques à la mi-juin le soleil joue les prolongations. Linköping (prononcer Lin-tcheu-ping), en Suède, c'est le berceau du Gripen. Dans cette ville de 150 000 habitants, Saab est le plus gros employeur. Cinq mille des 17 000 collaborateurs que compte le constructeur aéronautique dans le monde travaillent ici. À peine débarqué de l'avion, on comprend l'importance de l'entreprise pour la ville. En face de cet aéroport de poche, à peine plus grand que la Blécherette, un important grillage de plusieurs mètres protège les différents bureaux, hangars et autres ateliers. Les quatre lettres bleues de l'acronyme sont partout visibles: Saab marque son territoire. Entre un café tiré sans saveur et un roulé à la cannelle, bien connu des amateurs de polars scandinaves, plusieurs cadres et spécialistes de l'entreprise enchaînent les conférences de presse. Il y a Marcus Wandt, le pilote qui teste le Gripen E, le modèle que la Suisse pourrait acquérir. Une sorte de Tom Cruise dans une version suédoise de «Top Gun». La tenue ajustée au millimètre près, il explique avoir volé durant une trentaine d'heures sur cet appareil et répète des éléments de langage qui reviendront dans la bouche de plusieurs autres intervenants: «Le point fort de l'avion, c'est sa maniabilité et sa capacité d'adaptation. On ne sait

pas de quoi sera fait le futur, mais la technologie du Gripen permet de s'y adapter.» Comme les mises à jour des applications de l'iPhone. Avant lui, Jonas Hjelm, un des grands chefs de l'entreprise, rappelle que l'histoire à succès de Saab est liée à l'État suédois. Bien que la société soit indépendante, elle est indissociable des forces armées. Lui-même a travaillé pour le premier ministre et le Ministère de la défense. Il rappelle que le Gripen est présent en Hongrie, en Afrique du Sud, en République tchèque et en Thaïlande. Et qu'ils viennent de décrocher un contrat avec le Brésil. L'opération com est bien rodée. En pénétrant dans l'enceinte de Saab, difficile d'imaginer que nous sommes dans une zone ultrasécurisée. Les bâtiments austères cachent un décor qui hésite entre un appartement des années 1970 et un catalogue Ikea. «Vous êtes beaucoup plus surveillé que vous ne l'imaginez», glisse Anders Håkansson, un ancien pilote, désormais responsable des ventes, notre guide pour l'occasion. Direction les ateliers de fabrication du Gripen E. Dans ce hangar aux dimensions de cathédrale, trois avions prennent naissance dans le silence et le secret. Appareil photo, caméra et téléphone sont consignés. Ici, il n'y a pas de chaîne de montage robotisée. Seule une poignée de travailleurs construit patiemment et minutieusement les appareils. Première surprise, parmi eux beaucoup de travailleuses.

«C'est une volonté de l'entreprise d'embaucher des femmes. Notre objectif est d'avoir 30 à 40% de personnel féminin», explique Matti Olsson, responsable de production. À ce stade, les appareils que nous découvrons ressemblent d'avantage à des Lego ou des Playmobil que l'on assemble. Une impression renforcée par la couleur des jets: un jaune-vert assez vif. «C'est une peinture spéciale résistante, explique Anders Håkansson. Celle qu'on retrouve sur les pièces d'avions du monde entier. Le gris typique viendra plus tard.» Dans un deuxième hangar, on découvre enfin deux des trois prototypes terminés. C'est ici que le «griffon» (Gripen en suédois) subit toute une rafale de tests. Et se laisse photographier. «À condition qu'on ne voie pas les portes sur les images», précise un des responsables. Mais pourquoi donc les portes? «Je ne peux pas vous répondre, c'est secret-défense.» Le clou du spectacle connaîtra toutefois un raté plutôt embarrassant. Depuis la butte qui surplombe l'aéroport de Linköping, ce n'est pas le Gripen E que nous verrons décoller dans un vacarme assourdissant, mais une version antérieure: un Gripen C, doté de la technologie du E. «Si Saab veut avoir une chance de convaincre avec son avion, il faudra bien que les Suisses voient voler le bon modèle», prévient d'ores et déjà un fin connaisseur du dossier. **F.QZ**